

Anmerkungen zur sozioökonomischen Bedeutung der Kleinbahnen

Bereits mehrfach wurde beklagt, daß die Museumsbahnen ihrem heutigen Publikum den Eindruck vermitteln, als handele es sich seit eh und jeh um rein touristische Veranstaltungen. Der ursprüngliche Sinn und Zweck der jeweiligen Eisenbahn wird hingegen nicht vermittelt. Auch das von der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf repräsentierte »Transportsystem Kleinbahn« bedeutete einmal wesentlich mehr für unser Land als dies noch im Bewußtsein der Bevölkerung vorhanden ist bzw. bei der sonntäglichen Kaffeefahrt aufgenommen werden kann.

Kleinbahnen aus gesellschaftlicher Sicht

Transportsystem Kleinbahn, das bedeutete gesellschaftlich die infrastrukturelle Erschließung abseits großer Ballungszentren gelegener Regionen. Es war Voraussetzung für die wirtschaftliche Nutzung von Rohstoffen, die Intensivierung der Land- und Viehwirtschaft; es war Grundlage für die Verteilung von Gütern und Dienstleistungen in die Fläche und gleichzeitig Sammelschiene und Transportader für die Produkte aus der Fläche. Transportsystem Kleinbahn bedeutete für Landwirtschaft, Gewerbe und Industrie beschleunigten Transfer kultureller und wirtschaftlicher Entwicklungen von den geistigen und politischen Zentren in die von ihm erschlossene Region.

Die Kleinbahn war Fundament für die arbeitsteilige Produktion auf dem Lande, mit ihr kamen industrielle Arbeitsplätze, durch sie sollte die Landflucht der Menschen gestoppt werden. Sie war Instrument zur Nivellierung der unterschiedlichen Entwicklung von Stadt und Land und ein allererster Beitrag zur Chancengleichheit.

Die Kleinbahn veränderte somit gesellschaftliche Strukturen und gleichzeitig trug sie auch dazu bei, ebendiese zu festigen: Kleinbahnbau hatte stets etwas zu tun mit Macht - mit politischer Macht und mit ökonomischer Macht. Wer den Bau der Bahn politisch initiieren konnte und die jeweiligen Bahnunternehmen finanzierte (das waren nicht nur die öffentlichen Hände sondern auch private Investoren wie Lieferanten von Bahnmaterial oder bedeutende Verladern wie Gutsbesitzer und Zuckerfabriken), der konnte auch die Vorteile dieses neuen Systems zu seinen Gunsten nutzen. Er hatte Einfluß auf die Linienführung der Bahn, auf ihr Erscheinungsbild und nicht selten auch auf die Organisation.

So läßt sich feststellen, daß die Kleinbahnen häufig ihren Betriebssitz und die Werkstatt an den ländlichen Endpunkt legten, um das dortige niedrige Lohnniveau nutzen zu können. Sie normten Gebäude, Fahrzeuge und Gleisanlagen und hielten dadurch die Aufwendungen für das Anlagevermögen niedrig, um ökonomischen Nutzen ziehen zu können.

Die Kleinbahnen waren Vorreiter beim Einsatz neuer Techniken, verhalfen diesen oft zum Durchbruch und boten da-

mit der deutschen Industrie Referenzen. Sie waren aber auch Opfer der damit verbundenen Risiken, und manche Investition, die Rationalisierung und Einsparung versprach, mußte mangels Tauglichkeit schnell wieder abgeschrieben werden.

Kleinbahnen waren letztendlich auch Reserve für die Feldbahnen des Heeres, denen sie in 2 Weltkriegen Fahrzeuge, Material und Personal zur Verfügung stellten.

Kurzum: Das Transportsystem Kleinbahn war Ausdruck eines spezifischen technischen, gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Entwicklungsstandes. Es erfüllte seinen Zweck unter den Rahmenbedingungen des auslaufenden neunzehnten und der ersten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts und leistete in der Regel den ihm zugedachten Beitrag an die jeweiligen Interessenten. Diese Beiträge haben heute durch die totale Erschließung unseres Landes mit anderen Verkehrssystemen und durch die Etablierung von Konkurrenz auf den Verkehrsmärkten ihren Stellenwert weitgehend verloren.

Die Bedeutung der Kleinbahnen für den Menschen als Nutzer

Für den Menschen als Nutzer war das System Kleinbahn ein Element zur Erleichterung, Beschleunigung und Verbilligung des Reisens. Es verbesserte die Erreichbarkeit zentraler Institutionen wie Behörden, Einrichtungen des öffentlichen Gesundheitswesens sowie Bildungs- und Kulturstätten. Es war ein Beitrag zur Befriedigung von Transport- und Kommunikationsbedürfnissen der Menschen auf dem Lande, es ermöglichte und intensivierte nachbarliche Beziehungen von Ort zu Ort. Der Stadtbevölkerung bot es Gelegenheit, in ländlichen Erholungsgebieten, Entspannung zu suchen.

Kleinbahnen erleichterten die eigenständige Vermarktung von Produkten des ländlichen Erzeugers auf den Märkten der jeweiligen Mittelzentren. Sie ermöglichten ihm erstmals in erhöhtem Umfang Verarbeitung- und Veredelungsprozesse an seinen Erzeugnissen und erhöhten so mittelbar Einkommens- und Lebensstandard von Produzenten und Arbeitnehmern. Sonderfahrpläne an Markttagen, Sonderzüge für die typischen Produkte der Region wie Zucker-

rüben und Schlachtvieh dokumentieren diese Funktion.

Schließlich sei an die Führung sogenannter Hamsterzüge erinnert, die in Zeiten nachkriegswirtschaftlichen Mangels für die Stadtbevölkerung einen Weg zur Notversorgung darstellten, als andere Verkehrssysteme längst versagt hatten.

Die Bedeutung der Kleinbahnen für die Mitarbeiter

Kleinbahn, das bedeutete auch Arbeits- und Lebensgrundlage für die bei ihr beschäftigten Mitarbeiter, das bedeutete Improvisation und Kreativität beim funktionstüchtigen Erhalt des Systems bei gleichzeitiger Beachtung strenger Vorschriften und aufsichtsrechtlicher Reglementierungen.

Kleinbahn, das war harte körperliche Arbeit in Gleisbau, Fahrdienst und Werkstatt einerseits und vergleichsweise verträglicher Dienst im Kontakt mit dem Publikum. Arbeit bei der Kleinbahn war gleichzusetzen mit bescheidenem Einkommen und einfachen Lebensverhältnissen. Sie vermittelte mitunter jedoch auch beträchtliches Ansehen in der Gesellschaft durch beamtenähnliche Arbeitsverhältnisse, hoheitliche Aufgabewahrnehmung, Hierarchie und Symbolisierung derselben durch Uniformen und Dienstgrade.

Kleinbahn, das war der zwanzigstündige Arbeitstag in der Zeit der Saisonverkehre, das war Unterbringung des Dienstpersonals in einfachsten Räumlichkeiten, angefangen vom ungeheizten Büro bis hin zur Übernachtung des Zugpersonals im Lokschuppen, das war die Erfüllung menschlicher Grundbedürfnisse durch Dienstwohnungen, Deputate und Möglichkeiten der Selbstversorgung durch die landwirtschaftliche Nutzung von Bahngelände oder Bereitstellung von Viehunterständen in Bahngebäuden.

Arbeit bei der Kleinbahn war andererseits auch geruhsam, sie war gekennzeichnet durch Abwechslung, soziale Kontakte und - zumindest für einen Teil des Personals - durch Selbstbestimmung und geringe Kontrolle. Der kleine „Schnack“ des Zugpersonals mit dem Bahnagenten, nicht selten durch ein „geistiges“ Getränk abgerundet, der Kontakt mit Fahrgästen und Verladern, dies alles gehörte ebenso dazu, wie die in Teilen eigenständige Arbeitsorganisation in Werkstatt und Gleisbau.

Kleinbahn, das war auch ein besonderes Zusammengehörigkeitsgefühl von Mitarbeitern und Vorgesetzten, das war die gemeinsame Bewältigung betrieblich schwieriger Situationen nach nicht beeinflussbaren Naturereignissen wie Schneefall oder Hochwasser, nach selbstgestellten Aufgaben wie beispielsweise einer Umspurung oder der Beseitigung von Kinderkrankheiten neu eingeführter Technik. Dieses Wir-Gefühl wurde häufig

gestärkt durch gezielte Pflege der Unternehmenskultur, durch Embleme, durch bahneigene Sport- und Gesangsvereine und durch Betriebsausflüge mit der eigenen Bahn.

Bildteil

Bild oben

Zahlreich sind die Beispiele, in denen Kleinbahnen die Nutzung von Rohstoffen oder landwirtschaftlichen Flächen erst in größerem und damit wirtschaftlichem Stil ermöglichten. Namen wie „Rhein-Sieg Eisenbahn“, „Nassauische Kleinbahn“, „Wallückebahn“, „Söhrebahn“, „Brohltalbahn“ u. a. sind untrennbar mit den an ihren Strecken liegenden Zechen, Erzgruben, Salinen, Phonolitwerken verbunden. Bereits in den 1920er Jahren verdankte manch eine dieser Industrien ihre Wettbewerbsfähigkeit allein einem leistungsfähigem Transportsystem und konnte dank dieser Infrastruktur vielfach noch bis in die 1960er Jahre fortbestehen und für die Menschen der Region Arbeit und Einkommen bieten.

Die hier abgebildete Zuckerfabrik Greifenberg/Pommern konnte sich erst zu einem bedeutenden industriellen Wirtschaftsfaktor entwickeln, als das Umland durch ein Verkehrssystem – die meterspurige Greifenberger Kleinbahn – erschlossen wurde und damit die landwirtschaftliche Produktion von Zuckerrüben erhöht und ihr Transport sichergestellt werden konnte.

Foto: Slg Dipl.-Ing. Karl Gnirke

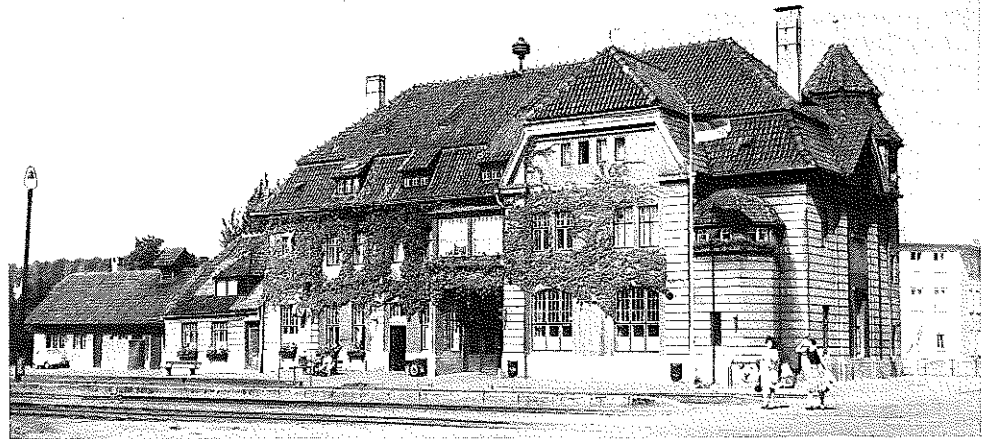
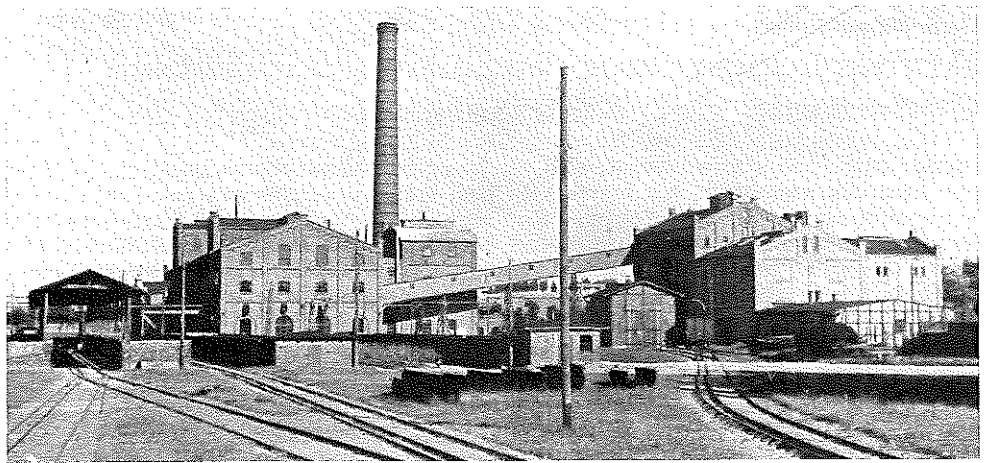


Bild 2. Reihe

Das Erscheinungsbild von Kleinbahnen war häufig abhängig von den engagierten Politikern oder den (teilweise privaten) Geldgebern. Sie drückten der Bahn „ihren Stempel“ auf. Mal war es ein gediegener Fahrzeugpark mit Salonwagen für die Prominenz des erschlossenen Gebietes, mal waren es stattliche Gebäude oder gar eigene Pavillons für die kuren den Fürsten, mal waren es armselige, genormte Betriebsmittel „von der Stange“ und Wellblechbuden für das Publikum.

Die Politiker des Kreises Schleswig sahen in „ihrer“ Kreisbahn offensichtlich von Anbeginn ein bedeutendes System zur Erschließung des Kreisgebietes und bewilligten der Kreisstadt Schleswig den großzügigen Verwaltungssitz der gleichzeitig als Bahnhof »Schleswig Altstadt« fungierte. Das großartige Gebäude weist Merkmale des späteren Eklektizismus und beginnenden Jugendstils auf. 9.1959

Foto: Harald O Kindermann



Bilder 3. Reihe und unten

Nochmals »Schleswig Altstadt«: Die Rückseite des renovierten Gebäudes, 30 Jahre später. Über dem Eingangsportale befinden sich Jugendstilornamente und das Flügelrad der Kreisbahn. Ohne Zweifel: einstmals war der Kreis Schleswig stolz auf seine Eisenbahn. 12.8.1989

Fotos: Wolfram Bäumer



Bild oben

Auch die Bauherren der Bergedorf – Geesthachter Eisenbahn leisteten sich mehr als nur Gebäude nach Normalien von Stadtbahnen oder Privatbahnkonzernen. Ein ausgesprochen schönes Einzelstück im Stiel der Vierländer Bauernhäuser war der Bahnhof Zöllenspieker, der leider bereits der Spitzhacke zum Opfer fiel. Okt 1960

Foto: Harald O Kindermann

Bild 2. Reihe

Bahnhof Zöllenspieker: Liebevoll ausgemauertes Fachwerk, geschnitzte Hinweisschilder und aufwendige Füllungstüren. Okt 1960

Foto: Harald O Kindermann



Bild 3. Reihe

Einfluß auf das Erscheinungsbild der Kleinbahnen hatten insbesondere die großen Privatbahnkonzerne. Dies, weil sie häufig selbst ein Teil des Gesellschaftskapitals von Kleinbahnen übernehmen mußten, das sich möglichst schnell verzinsen sollte, oder – auch das gab es – weil politische Instanzen froh waren, daß sie einen Generalunternehmer fanden, der ihnen die Bahn baute und sie anschließend auch noch für einen bestimmten Zeitraum betrieb. So gab es typische „Lenz-Bahnen“, „Bachstein-Bahnen“, „Krauss-Bahnen“ (LAG) u. a. Das Foto zeigt die Dampflokomotive FRANZBURG mit den Wagen BCPwi31 und Ci11 des DEV, eine typische Lenz'sche Normgarnitur für jene Meterspurbahnen, die von der Fa. Lenz & Co gebaut und betrieben wurden. 13. 9. 1986

Foto: Wolfram Bäumer



Bild unten

Bis auf wenige Ausnahmen hatten alle Kleinbahnen eines gemeinsam: Geldnot! Dies zwang sie stets dazu, Rationalisierungsmöglichkeiten auszuschöpfen und führten auch zu besonderer Experimentierfreude in technischer und organisatorischer Hinsicht. Viel früher als die Staatsbahnen bzw. die DRG entschieden sie sich z.B. für den großflächigen Einsatz von Triebwagen und waren somit Wegbereiter für den Export solcher Wagen durch die Deutsche Industrie ins Ausland.

Das Bild zeigt einen typischen Vertreter jener frühen Kleinbahntriebwagen. Dabei handelt es sich um den T1 der Uetersener Eisenbahn, ein DWK-„Kommißbrot“ aus den zwanziger Jahren (s. a. DME 3/1989 S. 8 ff.)

Außerdem zeigt das Bild eine organisatorische Besonderheit der Uetersener Eisenbahn: eine zweigleisige Strecke. Diese Strecke wurde jedoch nicht im Rechtsverkehr betrieben, wie es auf Deutschlands Schienen und Straßen üblich ist, sondern so, daß ein Gleis dem Personenverkehr und das andere dem Güterverkehrs diente. Okt 1960

Foto: Harald O Kindermann



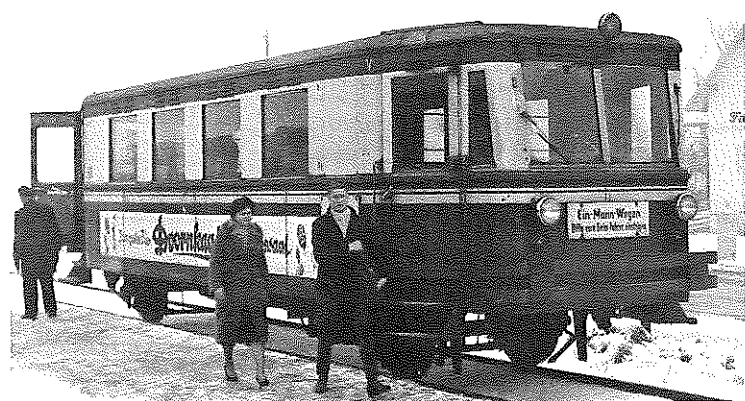


Bild ganz oben

Sparsamkeit auch im Güterverkehr: Massengüter wurden nicht auf die (schmalspurige) Kleinbahn umgeladen, sondern sie erreichten in ihren normalspurigen Transportbehältern den Zielbahnhof. Das sogenannte „Rollbocksystem“, bei dem die normalspurigen Güterwagen auf schmalspurige Rollböcke aufgeschemelt wurden, ermöglichte diese Transportvereinfachung.

Ebenso rationell - per bahneigenem Förderband - erfolgte der Umschlag auf die Transportmittel der Kunden. Das Foto zeigt den Umschlag von Kohlen im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen Ende der 1950er Jahre. Foto: DEV-Archiv

Bild Mitte links

Experimentierfreude auch bei der Betriebsabwicklung: »Ein-Mann-Betrieb« gab es bei der Eisenbahn Elmshorn - Barmstedt - Oldesloe schon zu Anfang der 1960er Jahre. EBOE VT 23 im Bahnhof Ulzburg am 3. Februar 1962.

Foto: Harald O Kindermann

Bild rechts

Bedeutende Einsparungen versprach auch die Einführung des Sprechfunkverkehrs im Zugleitbetrieb. Die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya führten diese Neuerung bereits im Jahre 1968 ein. Diese Form der Betriebsabwicklung ist bis heute auf die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen beschränkt geblieben, dort - d.h. bei den „Kleinbahnen“ des späten zwanzigsten Jahrhunderts - ist sie jedoch nachgerade typisch geworden.

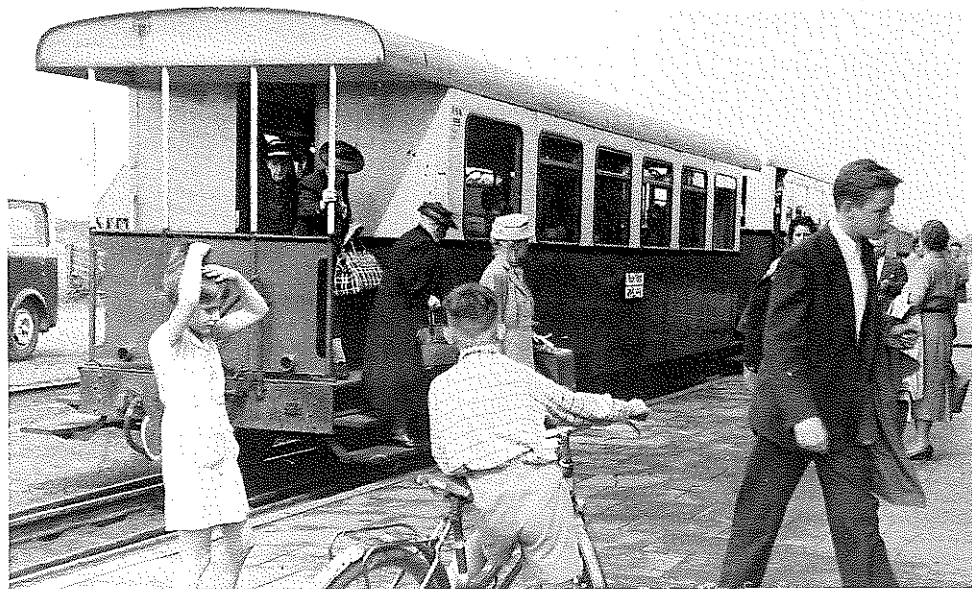
Foto: DEV-Archiv





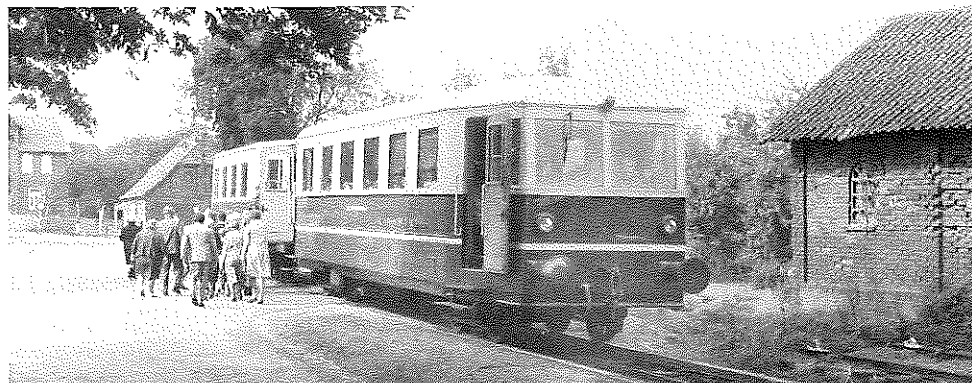
Bilder obere Hälfte

Bruchhausen-Vilsen vor und nach der Ankunft des Kleinbahnzuges. Die Fotos aus den 1960er Jahren zeigen deutlich das Publikum der Kleinbahnen außerhalb des Schüler- und Berufsverkehrs: Ältere Damen mit Köfferchen, Einkaufs- und Reisetaschen. Die Kleinbahn intensivierte nachbarliche Beziehungen von Ort zu Ort.
Fotos: DEV-Archiv



Bilder untere Hälfte

Durch die Verbesserung der Transportinfrastrukturen war es möglich, die als Handelszentren wichtigen Marktflecken der Region in relativ kurzer Zeit zu erreichen und dort eigene Produkte feilzubieten bzw. Lebensnotwendiges einzukaufen. An Markttagen war daher auf den Kleinbahnen immer etwas los. Dann reiste mit Körben und Taschen bepacktes Publikum, dann gab es besondere Marktzüge, dann wurde zusätzliches Wagenmaterial eingesetzt, dann kamen mitunter sogar Güter- oder Fakultativwagen zu Personenverkehrszeiten und auf manch einer Zweigstrecke gab es überhaupt nur an den Markttagen Personenverkehr.



Auch bei der Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf bzw. den späteren Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya gab es solche Marktverkehre zum „Brokser Heiratsmarkt“. Hierbei handelt es sich zwar nicht um einen Wochenmarkt sondern um einen jährlich stattfindenden Pferdemarkt mit Vergnügungspart, so daß auf den Fotos die Einkaufstaschen des Publikums fehlen. Immerhin wurde an diesen Markttagen ein Stundentakt angeboten für den bis in die letzten Jahre des Schienenpersonenverkehrs bei den VGH alle 4 vorhandenen Triebwagen vorgehalten werden mußten. Die Fotos zeigen die Marktzüge am 29. 8. 1971 im Bahnhof Unzen sowie die Haltestelle Bruchhausen-Marktplatz am 27. 8. 1972, die eigens für den Brokser Heiratsmarkt einmal im Jahr zum Leben erweckt wurde.
Fotos: Gerd Schrammen

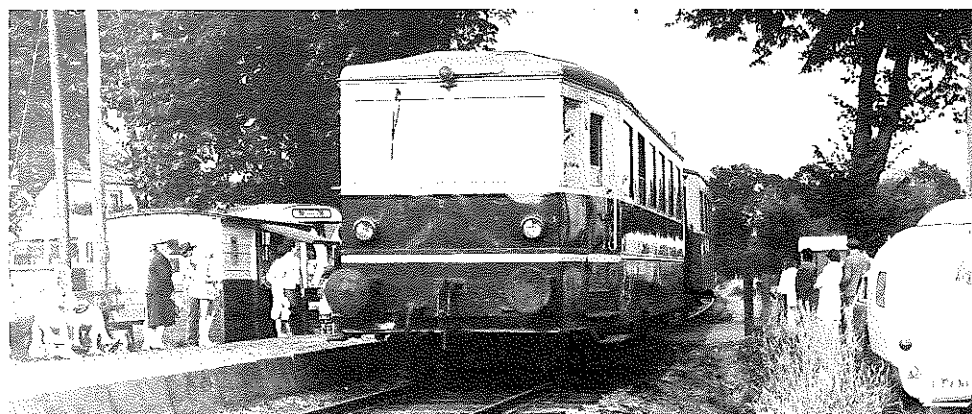


Bild oben

Durch die Kleinbahnen bekamen auch die weiter von den Großstädten entfernt gelegenen Gebiete die Chance, sich in größerem Umfang an der Nahrungsmittelproduktion für die Ballungsräume zu beteiligen. In der Grafschaft Hoya entwickelte sich z. B. die Schweinemast zu einem bedeutenden Erwerbszweig. Die Schweine wurden mit der Kleinbahn meist in „Ganzzügen“, die in der Regel freitags oder samstags verkehrten, zu den Schlachthöfen abtransportiert. Das Foto zeigt die Lokomotive BRUCHHAUSEN der Klb. HSA mit einem solchen „Schweinezug“ in der Ortsdurchfahrt Syke, April 1961.

Foto: Harald O Kindermann



Bilder rechts

Im Gegensatz zu ihrer (rechtlichen) Einordnung als Kleinbahnen waren so konzessionierte Bahnbetriebe meist alles andere als klein. Selbst weniger bedeutende Betriebe zählten leicht 80 bis 100 Beschäftigte. Kleinbahnen waren daher wichtige Arbeitgeber der jeweiligen Region und mithin auch ein Wirtschaftsfaktor, der für gewisse Kaufkraft sorgte. Arbeit bei der Kleinbahn bot ein breites Spektrum von Tätigkeiten, bot neben Hierarchie auch Freiraum für mitunter unkonventionelle Arbeitsorganisation oder die Umsetzung eigener Ideen des Personals. Die Bilder zeigen als Beispiel eine Hauptuntersuchung der Dampflokomotive ASENDORF zu Anfang der 1930er Jahre, die von den verantwortlichen Mitarbeitern der Werkstatt Hoya im freien organisiert wurde.

Foto: DEV-Archiv

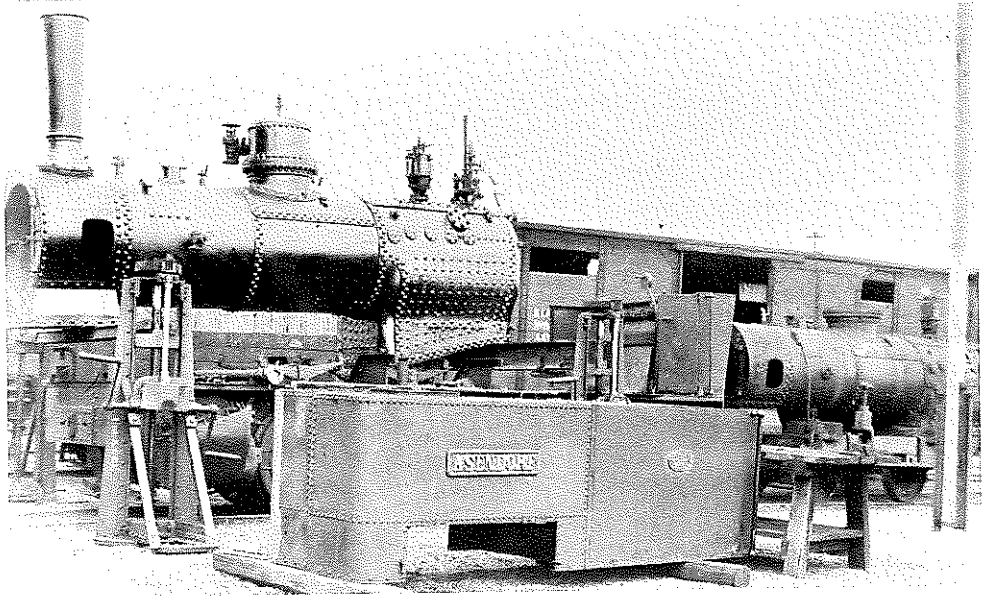
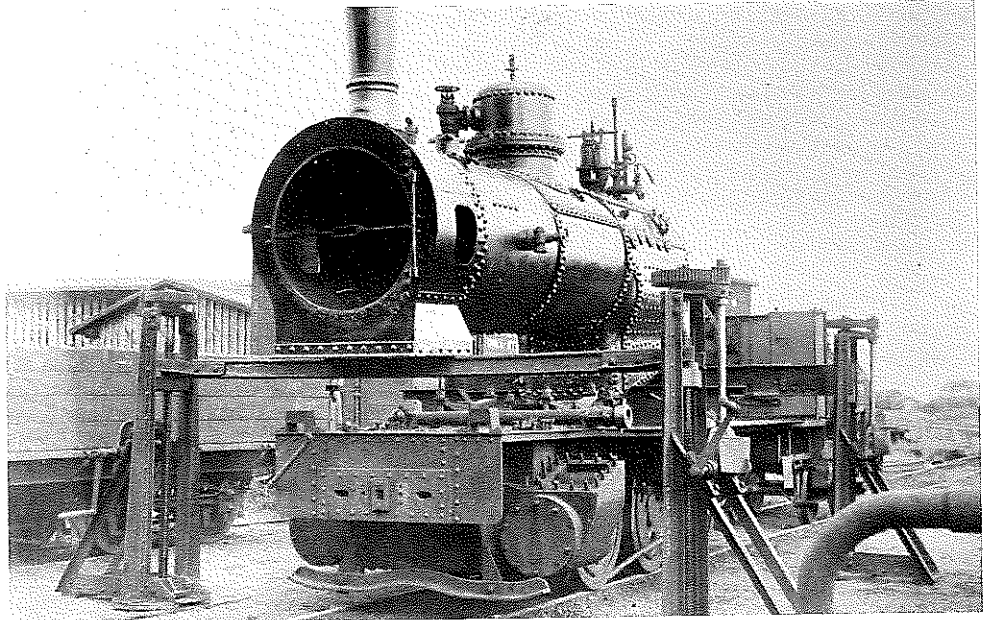


Bild unten

Kein Musterbeispiel für Kreativität aber dennoch eine anerkennenswerte Leistung: Die Mitarbeiter des Kreisbahnwerkstatt in Schleswig modernisierten ihren T2 nach eigenen Ideen, wobei allerdings der T5 - ein MAN-Schienenbus - Anregungen gab. 18. April 1971.

Foto: Harald O Kindermann

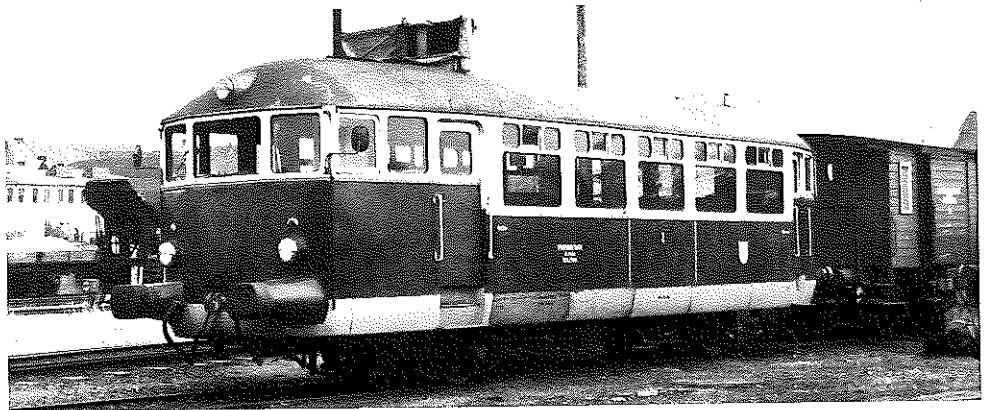




Bild oben

Der Dienst in der Gleisbaurotte stellte wohl das unangenehmste Arbeitsfeld bei der Kleinbahn dar. Harte körperliche Arbeit und Ansiedlung am unteren Ende der Lohnskala waren charakteristisch für Rottentätigkeit. Im Bild die VGH-Rotte beim Gleisbau im Zuge der Umspurungsarbeiten 1964.

Foto: DEV-Archiv



Bild 2. Reihe

Arbeit bei der Kleinbahn: Die Güterzugbegleiter kuppeln einen aufgebockten Güterwagen mit einem schmalspurigen Personenwagen. Die verwendete Kuppelstange mit Pufferüberwurf trug den Spitznamen „Armamputierer“, wodurch zum Ausdruck kommt, daß der Einsatz dieses Gerätes für die Bediensteten nicht ganz ungefährlich war.

Foto: DEV-Archiv



Bild 3. Reihe

Arbeit bei der Kleinbahn von ihrer angenehmen Seite: Henri Humke als Bediensteter der Kleinbahn HSA im Gespräch mit dem Kunden. Gerade bei der Kleinbahn waren derartige Szenen an der Tagesordnung, denn das Zugpersonal befuhr ebenso zeitlebens „seine“ Strecke wie das Publikum. Man kannte sich, so daß neben dem dienstlich Notwendigen auch noch für Privates Interesse bestand.

Foto: DEV-Archiv

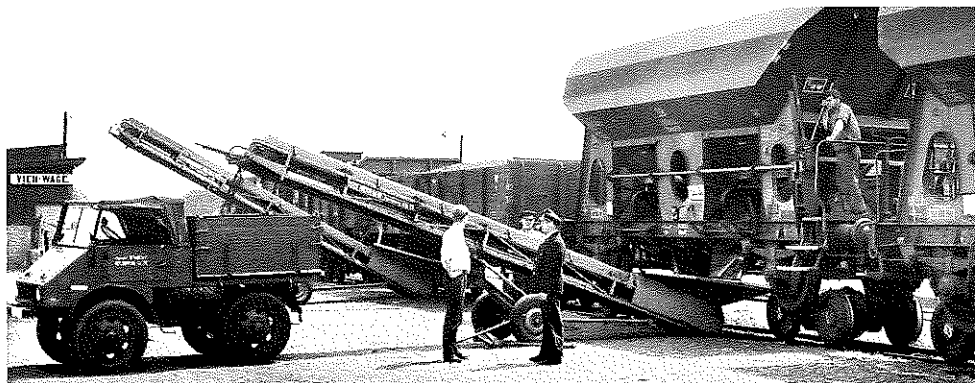


Bild unten

Das Obengenannte galt auch für das Personal auf den Bahnhöfen: Aufstiegschancen waren auf den Kleinbahnen selten; einmal in Funktion, blieb das Personal meist wo es war, lernte Ort und Kundschaft kennen und verstand es, dort Lebens- und Arbeitswelt zu verbinden.

Zwar nicht in diesem Zusammenhang von Interesse aber dennoch nicht uninteressant: Die Schreibweise auf dem Hinweisschild links. Foto: DEV-Archiv

Bild oben

Wenngleich Kleinbahner nicht zu den Spitzenverdienern gehörten, genossen die von ihnen erfüllten quasi hoheitlichen Aufgaben gewisses Ansehen in der Bevölkerung. Als Bahnhofsvorsteher z. B. zählte man in den ländlichen Gebieten durchaus zu den herausragenden Persönlichkeiten, die am gesellschaftlichen Leben teilnehmen durften. Dies umso mehr, wenn es sich um eine Kleinbahn handelte, bei der es Kraft der Eigentumsverhältnisse auch den Beamtenstatus gab.

Im Mittelpunkt des Geschehens standen auch die Mitarbeiter der VGH, als der letzte Schmalspurzug Bruchhausen-Vilsen verließ. Foto: DEV-Archiv



Bild links

Vergleichsweise angenehm war die Arbeit als Zugbegleiter - zumindest in Personenzügen. Häufig bestand die „Rückleistung“ jedoch aus einem Güterzug: die geordnete Uniform mußte dann einem Arbeitskittel weichen, der Fahrkartendrucker wurde gegen die Sackkarre getauscht. Henri Humke als Schaffner im Triebwagen der VGH in Hoya. Foto: DEV-Archiv



Bild rechts

Die früher übliche gesellschaftliche Einstufung des Eisenbahntransportwesens in den Bereich hoheitlicher Tätigkeiten fand u. a. in den Uniformen der Bediensteten ihren Ausdruck. Die Uniform wies ihren Träger im Außenverhältnis offenkundig als Mitglied eines staatlichen Vollzugsorgans aus, dessen Anweisungen in den Transportmitteln bzw. den eingefriedeten Bereichen generell Folge zu leisten war. Im Innenverhältnis war die Uniform überwiegend Abbildung der in den Bahnvorschriften geregelten Verantwortlichkeiten, d. h. sie machte Befehls- und Gehorsamsstrukturen transparent. Ein fein abgestimmtes System von Stoffen, Knöpfen, Kragenspiegeln, Mützenszubehör sowie sonstige Symbole wie z. B. Schultergürtel oder in den frühen Jahren der Eisenbahn gar Säbel drückten aus, wer welche Arbeiten verrichten durfte, wer welche Funktion innehatte, wer am unteren oder oberen Ende der Hierarchie stand.

Während den Uniformen der Staatsbahnbediensteten bereits in der Literatur Aufmerksamkeit geschenkt wurde, begegnen wir auf dem Kleinbahnsektor diesbezüglich nur weißen Flecken. Die Bilder zeigen indes, daß Uniformen auch auf Kleinbahnen ihre Bedeutung hatten. Das Bild zeigt einen Schaffner der Kleinbahn Altrahstedt - Volksdorf - Wohldorf mit voller Ausrüstung im Haltepunkt Ohlstedt.

Foto: Slg. Harald O Kindermann

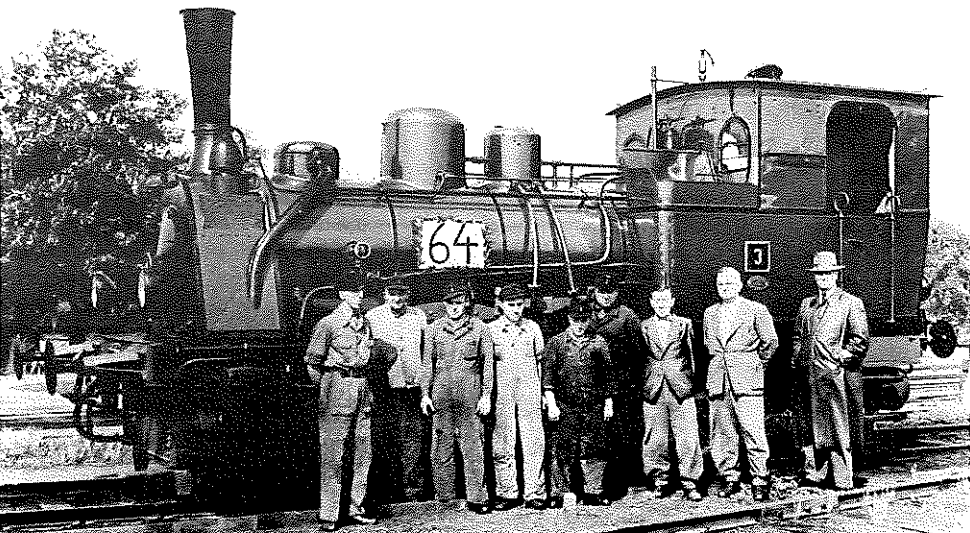
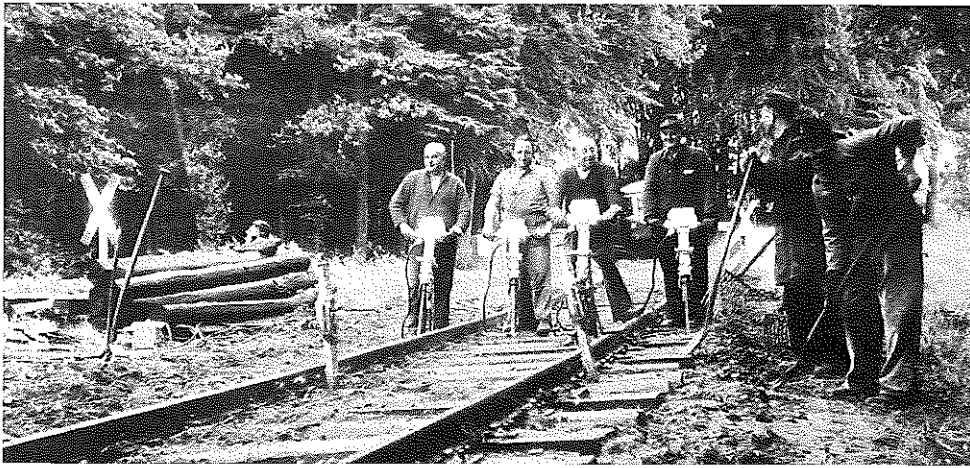


Bild unten

Das Bild zeigt (vermutlich) die Besetzung des letzten Schmalspurpersonenzuges zwischen Bruchhausen-Vilsen und Syke. Dabei dürfte es sich links und rechts (im Arbeitsanzug) um das Lokpersonal, in Bildmitte um den Zugführer handeln. Besonders die Zugführer-Uniform hat staatsbahnähnlichen Charakter; anstatt

der messingfarbenen Knöpfe sowie den aus goldfarbenen Lurexfäden gewobenen Kragenspiegelemblemen und Schildbändern dürfte hier jedoch alles in Neusilber bzw. silberfarben gewesen sein, was auf den schwarz/weiß Fotos leider nicht zum Ausdruck kommt. Die Doppelkordel

über dem Mützenschild bezeichnete üblicherweise den Beamtenstatus, den es bei der Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf allerdings nicht gegeben haben dürfte. Vielleicht ist unter unseren Leser/innen jemand, der aufklärendes zu diesem Thema weiß? Foto: DEV-Archiv



Die Begriffe »Kleinbahn« und »Sparsamkeit« gehörten stets zusammen. Sparsamkeit begleitete die Projektierungsphase, Sparsamkeit kennzeichnete die Ausführung und später auch den Betrieb. Manch eine Bahn wurde daher als Schmalspurbahn gebaut, obwohl das erwartete Verkehrsaufkommen eine normalspurige Variante als die zweckmäßigere Lösung hätte erscheinen lassen müssen; bei mancher Bahn waren Oberbau oder Betriebsmittel von Anfang an zu schwach bemessen, vielerorts führte sparsamste Wirtschaftsführung zur Einführung noch nicht ausgereifter Technik. Diese oder ähnliche Faktoren führten immer wieder zu außergewöhnlichen Situationen, die von den Beschäftigten meist in kurzer Zeit gemeistert werden mußten. Sei es, daß über Nacht Motor oder Getriebe des einzigen Triebwagens gewechselt oder repariert werden mußte, sei es, daß gar eine ganze Bahn umgespurt werden mußte, um den Anforderungen der Zukunft Rechnung zu tragen. Für Kleinbahnen typisch war das besonders ausgeprägte Zusammengehörigkeitsgefühl der Mitarbeiter in derartigen Situationen. Hier gab es keinen „Gleisbautrup“ eines entfernten Gleisbauhofes wie auf den Staatsbahnen; hier gaben sich die Ingenieure der Fahrzeugindustrie nicht „die Klinke in die Hand“, wenn ein Motorwagen nicht funktionierte. Alles wurde mehr oder weniger in Eigenregie geleistet, wobei nicht selten abteilungsübergreifend gearbeitet wurde. Die Bilder zeigen die Umspurungsarbeiten 1965 der VGH-Strecke Bruchhausen-Vilsen - Syke, an denen sich selbst der damalige „Chef“ der Bahn, Herr Dipl.-Ing. Leder, im Blaumann beteiligte.

Bild oben

Gleisstopfen in der Kurve am BÜ Wachendorfer Holz, v.l.n.r.: Herr Leder, Heinz Eggers, Karl Heidecke, weitere nicht bekannt. Foto: DEV-Archiv

Bild 2. Reihe
Bei Ünzen.

Foto: DEV-Archiv

Bild 3. Reihe

Die Rotte erhielt seinerzeit Unterstützung aus der Werkstatt und dem Busbetrieb, so daß der zum Pausenraum umfunktionierte Omnibus gut besetzt war. Foto: DEV-Archiv

Bild unten

Auch das Gruppenfoto förderte Zusammengehörigkeitsgefühl: Stolz lassen sich die Werkstattmitarbeiter der HEG (Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft) in Hoya mit der von ihnen hauptuntersuchten Lok 3 ablichten. Für Kleinbahnwerkstätten waren derartige Leistungen durchaus beachtenswert, fanden doch die Mitarbeiter in den Hallen meist nur einfaches Gerät vor. Muskelkraft und Improvisationstalent mußten hier häufig die Gegebenheiten einer Lokomotivfabrik ersetzen.

Ob es sich bei der »64« um das Aufnahme datum oder das Jubiläum der Lok (1953) handelt, ist nicht bekannt.

DEV- Archiv